

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych.

Zeszyt IV. — Wydany i rozesłany dnia 12 Lutego 1871.

8.

Rozporządzenie ministerstwa handlu z dnia 4 lutego 1871,

względem sporządzania i przekładania projektów odnoszących się do kolei żelaznych, jakoteż
względem czynności urzędowych w związku z tem zostających.

Dla osiągnięcia potrzebnej dokładności i jednostajności w sporządzaniu i traktowaniu projektów parowych kolei żelaznych, przedkładać się mających w myśl ustawy o koncesyach na koleje żelazne (rozporządzenie ministerstwa handlu, przemysłu i robót publicznych z dnia 14 września 1854, Dz. u. p. Nr. 238), ma się postępować na przyszłość według postanowień następujących:

A. Projektu ogólne.

§. 1.

Pozwolenie do przedsięwzięcia przygotowawczych robót technicznych pod koleje żelazne, będzie udzielane w przyszłości najprzód tylko na trzy miesiące, po tym zaś terminie przedłużane będzie tylko pod warunkiem, że jeszcze przed upływem wspomnionego terminu będą ministerstwu handlu przedłożone i ze strony tegoż uznane jako zadawalające, następne oblegata:

1. Mapa ogólna instytutu geograficznego wojskowego, ze skalą 1:288.000, z uwi-docznieniem w przybliżeniu zamierzonej nowej kolei, tudzież otaczających ją linii w ruchu będących, budujących się lub w ogóle koncesyonowanych.

2. Szkic profilu podłużnego na taką samą skalę dla długości a dwadzieścia razy większą dla wysokości, z wymienieniem wysokości nad poziom morza działów wód które kolej przetrzyma i leżących pomiędzy niemi dolin, projektowanych wzniesień i spadków, tudzież potrzebnych w skutku głównych tunelów i wiaduktów.

3. Obliczenie prawdopodobnych kosztów budowy, dochodów ryczałtowych i czystych, jakoteż spodziewanego ztąd oprocentowania kapitału zakładowego na budowę przeznaczonego.

4. Sprawozdanie objaśniające co do osiągniętych już i spodziewanych rezultatów technicznych budowy, co do możliwych zmian, zamierzonego urządzenia ruchu i użytkowania dworców kolei połączających itd.

§. 2.

Dla uzyskania koncesyi na zasadzie §. 5 ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, przedłożyć powinni petenci następujące projekta, jeżeli takowe już ze strony rządu sporządzone nie zostały:

1. Mapę ogólną jak w §. 1, ale z dokładnem uwidocznieniem zamierzonej linii.
2. Szczegółową mapę topograficzną ze skalą 1 : 28.800.
3. Plan sytuacyjny ze skalą 1 : 2.880 albo 1 : 2.000 (w okolicach płaskich także 1 : 5000), z określeniami warstwowemi lub przynajmniej z wymienieniem dostatecznej liczby wysokości po prawej i po lewej stronie kolei. Gdzie grunt ma być zniżony, ślad kolei powinien być nakreślony żółtą, gdzie zaś podwyższony (nasyp) czerwoną farbą.

Tunele, wiadukty, mosty, przepustki, gdzie drogi mają przecinać kolej lub być przeznaczonemi, wszystko to przynajmniej w przybliżeniu oznaczone być powinno.

4. Ogólny profil podłużny, ze skalą 1 : 100.000 dla długości a 1 : 2.000 dla wysokości.

5. Szczegółowy profil podłużny ze skalą 1 : 10.000 dla długości a 1 : 1.000 dla wysokości.

6. Zbiór profilów poprzecznych (około 6 do 20 na milę) ze skalą 1 : 200 lub też 1 : 288 co do tych punktów kolei, gdzie spadziłość nasypów ma wynosić więcej niż $1\frac{1}{2}$ stopy, gdzie góra jest bardzo spadziasta, gdzie drogi lub rzeki potrzeba będzie przenosić, lub gdzie w ogóle poprowadzenie kolei napotyka na szczególne trudności.

7. Sumaryczny kosztorys, ile możności na doświadczeniu oparty, i obliczony tak na całą kolej jak i na milę z następującemi rubrykami:

- a) Roboty przygotowawcze i nadzór budowy (oddzielnie);
- b) wykupno gruntów i wszystkie inne wynagrodzenia za grunta;
- c) roboty ziemne (wszelkiego rodzaju);
- d) roboty poboczne (ubezpieczenie szkarp zaplantowaniem, drenowanie, wybrukowanie, umocnienie rzuconemi głazami, podpory murowane, wyszotrowanie dróg itd.);
- e) małe budowle sztuczne, około 20 metrów w świetle mające;
- f) wielkie budowle sztuczne, mosty, wiadukty i tunele (podając tylko ich długości w jednostkach miar bieżących);
- g) wyszotrowanie kolei;
- h) budowle nadziemne i urządzenie mechaniczne;
- i) budynki;
- k) ogrodzenie, sygnały, telegraf, ruchomości, zapasy itd.;
- l) wozy wszelkiego rodzaju.

8. Sprawozdanie techniczne służące do umotywowania i objaśnienia całego przedłożenia, w szczególności zaś wybranych punktów przejścia przez działy wód, własności ziemi pod względem geologicznym, przyjętych spadków i krzywizn minimalnych, normaliów za podstawę wziętych, niezbędnie potrzebnych wielkich budowli sztucznych, liczby i położenia dworców i stacyi itd.

Nadto w załącznikach tabelarycznych wyszczególnić należy odległość stacyi, stosunki kierunku i spadku kolei, liczbę i rozmiary budowli sztucznych.

Odmienne projekta jeżeli są nierozstrzygnięte i przy pierwszym przedłożeniu (§. 1) załatwione nie zostały, mają być ze sobą porównane z wyszczególnieniem ich korzyści i niedogodności.

§. 3.

Te tylko projekta mogą służyć za podstawę do rewizyi śladu pod względem techniczno wojskowym, które urzędownie zbadane i jako odpowiednie uznane zostały.

Do rewizyi tej powoływani będą: reprezentant inspekcyi jeneralnej kolei żelaznych austriackich, któremu przysługuje prawo przewodniczenia komisyi, tudzież reprezentanci ministerstwa wojny dla całego państwa, władzy krajowej politycznej i ubiegających się o koncesyę.

Nadto zastrzega się władzy krajowej politycznej powołać jeżeli tego uzna potrzebę, także naczelników (starostów) tych powiatów, które ślad kolei ma przecinać.

Zadaniem szczególnem komisyi rewizyjnej jest zbadać i rozstrząsnąć wszystko co się tyczy nowej kolei pod względem wojskowym, administracyjnym, handlowym i ekonomicznym, jakoteż interesa i możliwe prawa przedsiębiorstw transportowych co do konkurencyi interesowanych; zalecić według tego wybór między kilku odmiennymi projektami, lub zaproponować inne zmiany co do kierunku kolei.

Dla osiągnięcia tego celu komisya ma prawo i obowiązek odbierać od interesowanych i wciągać do protokołu wszelkie oznajmienia tu należące, tak ustne jak pisemne.

Aby komisyi ułatwić oryentowanie się, winni ubiegający się o koncesyę uwidocznić poprzednio na miejscu ogólny kierunek kolei.

§. 4.

Stósownie do protokołu sprawozdawczego komisyi techniczno wojskowej wyznacza rząd z zastrzeżeniem ostatecznego w swoim czasie rozstrzygnięcia, przyjąć się mający ogólny kierunek kolei, jakoteż warunki techniczne, pod którymi koncesya może być uzyskana.

Od kolei jednak, dla których ma być żądanym dodatek lub gwarancya ze strony państwa, zastrzega sobie rząd zażądać przed udzieleniem koncesyi jeszcze innych wykazów prócz wymienionych w §. 2.

Ostateczne rozstrzygnięcie co do ogólnego kierunku kolei i sposobów wykonania budowy, nastąpi w myśl postanowień ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854, Dz. u. p. Nr. 238.

B. Dworce kolei i stacye.

§. 5.

W celu wyznaczenia miejsc na dworce i stacye na koncesyonowanych już liniach kolei, przedłożyć należy po zasięgnięciu pozwolenia ministerstwa handlu władzom politycznym powiatów które ślad przecina następujące dokumenta do wydania opinii w przeciągu dni ośmiu (po wysłuchaniu przełożonych gmin za każdym razem):

1. Mapa specjalna wojskowego instytutu geograficznego ze skalą 1 : 144.000 na której linia czerwono narysowana i miejsca na stacye proponowane, uwidocznionemi być mają.

2. Ogólny dokładny profil podłużny (§. 2 ustęp 4).

3. Zbiór planów sytuacyjnych proponowanych w powiecie dworców i stacyi (ze skalą 1 : 2.880 lub 1 : 2.000) z uwidocznieniem budynków i dróg do nich prowadzących.

4. Sprawozdanie rzecz objaśniające.

Uczynione w tym względzie uwagi przedłoży polityczna władza powiatowa wraz ze swemi wnioskami politycznej władzy krajowej, która ma wnioski te rozstrząsnąć dokładnie z udziałem reprezentanta inspekcyi jeneralnej austriackich kolei żelaznych, inżyniera ze

strony przedsiębiorstwa kolei upoważnionego, i jeżeli potrzeba po wysłuchaniu reprezentacyi interesowanych zarządów drogowych, a następnie przesłać ministerstwu handlu swoją o tem opinią z uwzględnieniem wszystkich okoliczności.

§. 6.

W ogólności zachowywaną będzie zasada aby dworce i stacje były położone przy gościńcach istniejących.

Gdzie to ze względów ekonomicznych nie byłoby wykonalnem i gdzieby nie istniały prawne postanowienia co do wybudowania innym sposobem dróg do dworca prowadzących, należy starać się o to w drodze porozumienia pomiędzy wszystkimi interesowanymi a przedsiębiorstwem kolejowem.

Jeżeli nie zachodzą jakie szczególne przeszkody miejscowe, stacje i dworce mają być zakładane w linii poziomej.

Jeżeli dwie lub więcej kolei należących do rozmaitych towarzystw ze sobą się schodzą, należy zwrócić na to uwagę, aby ekspedycya osób a jeżeli to być może także ekspedycya towarów połączone były w tych samych lokalnościach dworca jednej ze stykających się kolei, mającego zostawać pod jednolitym zarządem.

Dla osiągnięcia tego celu nowe przedsiębiorstwo powinno ile możności porozumieć się poprzednio z odnośnymi dawniejszemi kolejami, do czego reprezentanci tych ostatnich w każdym razie osobno zaproszeni być mają.

C. Projekta szczegółowe.

§. 7.

Dopiero po wyznaczeniu miejsc na stacje projekta szczegółowe będą wypracowane, sądownia przedsięwzięte, linia wytknięta, poczem komisya polityczna przedsięweźmie oględziny.

Aby uzyskać od ministerstwa handlu wyznaczenie komisyi politycznej do oględzin, należy przedłożyć temuż następujące alegata:

1. Dokładną mapę topograficzną szczegółową (§. 2. ustęp 2).
2. Szczegółowo wypracowany plan sytuacyjny (ze skalą najmniej 1:2.880) ze stacyami i strażnicami, szkarpami, przeniesieniami dróg i rzek, przejazdami pod i nad koleją, tudzież równo z koleją i budowlami sztucznymi w ogólności, z wymienieniem ich rozpięcia itd., tudzież z wymienieniem numerów katastralnych parceli gruntowych przez które kolej przechodzi.
3. Szczegółowy profil podłużny, ze skalą 1:2.000 dla długości a 1:200 dla wysokości (lub też 1:2.880 dla długości a 1:288 dla wysokości).
4. Zbiór ważniejszych profilów poprzecznych z podaniem rezultatów sądownia.
5. Profile długości i poprzeczne wszystkich istotnie przeniesionych dróg i wód bieżących.
6. Dokładne plany budynków na stacyach.
7. Tabelle stosunków kierunku i spadku. budowli sztucznych, dróg i wód bieżących.
8. Wykaz budynków znajdujących się na śladzie kolei lub w tej przestrzeni, która jest zagrożona ogniem.

Projekta szczegółowe mają być w taki sposób wypracowane, aby komisya znalazła do każdego pytania dokładne allegata i aby nie potrzebowała sama wypracowywać takowych na miejscu.

§. 8.

Komisya składa się z reprezentanta politycznej władzy krajowej, który jest przewodniczącym komisji, z urzędnika technicznego ze strony tej władzy wydelegowanego, z reprezentantów ministerstwa wojny, inspekcji jeneralnej kolei austriackich, z reprezentanta politycznej władzy powiatowej, i rządowego urzędnika technicznego ustanowionego dla powiatu.

Do komisji mają być powołani reprezentanci przedsiębiorstwa kolejowego, tudzież przełożeni gmin przez które kolej przechodzi, jakoteż właściciele posiadłości graniczących i wszystkie osoby interesowane.

W szczególności do udziału w czynnościach komisji mają być zaproszone zarządy dróg nie skarbowych, przez które kolej przechodzi.

§. 9.

Specyjalnem zadaniem komisji jest traktowanie kwestji co do gościńców, dróg i wód bieżących, jakoteż co do miejsc wydobywania materyałów i ich składu, co do położenia i rozmiarów budowli sztucznych, jakoteż co do ubezpieczenia kolei, sąsiednich budynków i innych istniejących budowli, tudzież postanowienia co do robót z powodu budowy kolei potrzebnych w myśl ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 Dz. u. p. Nr. 238 §. 10 lit. *a)* do *d)* i innych odnośnych przepisów, o ile roboty te nie odnoszą się do zabezpieczenia od pożaru budynków w obrębie kolei położonych a przeto są przedmiotem osobnej, późniejszej czynności komisyjnej.

W tym względzie komisya może proponować w razie potrzeby zmiany w stosunkach kierunku i spadku kolei.

Może także wziąć pod rozwagę budowę dworców i stacyi nie dotykając jednak kwestji ich położenia w ogóle.

Przewodniczący komisji winien mieć staranie aby ta roztrząsnęła wszystkie kwestye do jej zadania należące.

Zwrócić także należy uwagę interesowanych jakie szkody ponieść mogą jeżeli zaniedbają wystąpić ze swemi pretensjami.

Załatwienie pretensji z tytułu prawa prywatnego, wniesionych przez właścicieli sąsiednich, zostaje wyłączone, jak się samo przez się rozumie, z czynności komisji.

§. 10.

Protokół komisji do oględzin wyznaczonej przedłoży polityczna władza krajowa wraz ze swoją opinią ministerstwu handlu do ostatecznego rozstrzygnięcia.

§. 11.

Żadna budowla nie może być wykonana bez poprzedniczego zezwolenia ministerstwa handlu.

Oprócz projektów wyliczonych w §. 7 należy więc temuż przedłożyć:

Główne zasady profilów kolei, budowli sztucznych i budynków, urządzenia linii szyn, stacyi i sygnałów, ogrodzeń itd.;

budowle sztuczne dla niektórych miejscowości projektowane z odstępieniem od powyższych zasad;

ostateczne plany linii szyn (ze skalą najmniej 1 : 1.000).

Co do mostów żelaznych trzymać się należy rozporządzenia z dnia 30 sierpnia 1870 Dz. u. p. Nr. 114.

D. Projektu kolei towarowej.

§. 12.

Koleje towarowe to jest krótsze, prowadzące do kopalni lub zakładów przemysłowych a nie przewożące podróżnych, wolne są od rewizji pod względem techniczno wojskowym i od wyznaczenia miejsc na stacye.

Aby uzyskać pozwolenie na budowę i wyznaczenie komisji politycznej do oględzin, przedłożyć należy alegata następujące :

1. Mapę specyjalną ze skalą 1 : 144.000 przedstawiającą tak kolej której budowa jest zamierzona, jakoteż koleje takową otaczające, w ruchu będące albo rozpoczęte, lub w ogóle ukoncesyonowane.

2. Alegata wymienione w §. 7 ustęp 2 do 5.

3. Jeżeli kolej ma więcej niż $\frac{3}{4}$ mili długości, profil przeglądowy (§. 2 ustęp 4 lub 5).

4. Sprawozdanie techniczne jak w §. 2 z opisem materyału ruchu dla kolei towarowej spodziewanego, połączenia z koleją główną, jeżeli się w tym względzie porozumiano, i zamierzonego urządzenia ruchu.

§. 13.

Koleje towarowe powinny mieć ujście ile możności na stacyi a nie w wolnem miejscu kolei głównej.

Zboczenia od tej zasady należy unotyrować wyraźnie przeszkodami miejscowemi a mianowicie przedłożeniem profilu podłużnego (§. 2 punkt 4 lub 5) części kolei głównej, obejmującej te dwie stacye, pomiędzy którymi kolej towarowa ma mieć ujście.

Przytem należy mieć jak największe pod każdym względem staranie aby niebezpieczeństwo połączone z wymijaniem na wolnej kolei było ile możności usunięte, i aby zatrzymywanie się pociągów kolei głównej gdzie takowe jest zamierzone, jakoteż ustawianie wagonów na przytykającej kolei towarowej, jeżeli jest potrzebnem, było należycie ułatwione i od niebezpieczeństwa ochronione albo urządzeniem szyn pobocznych albo odpowiednim stosunkiem spadków.

E. Zmiany w projektach.

§. 14.

Rozumie się samo przez się że ministerstwo handlu ma prawo polecić w każdym czasie, gdyby się poczynione urządzenia miały okazać niedostatecznemi, potrzebne ze względu na bezpieczeństwo i interes publiczny uzupełnienia i zmiany w zatwierdzonych projektach a to w porozumieniu z odnośnemi spółkami kolei.

Natomiast spółki kolejowe, chcąc uskutecznić zmiany w zatwierdzonych projektach, chociażby najbliżej interesowani na to się zgodzili, mogą przeprowadzić je tylko po uzyskaniu pozwolenia od ministerstwa handlu, wyjąwszy gdyby zmiany owe były wcale nie znaczące.

F. Przedłożenia podczas budowy i przy ukończeniu kolei.

§. 15.

Oprócz zwykłych sprawozdań miesięcznych o czynnościach budowniczych przedkładać należy ministerstwu handlu co trzy miesiące szczegółowy profil podłużny (§. 2), na którym

postęp robót ziemnych, budowli sztucznych i budynków, tudzież linii szyn, graficznie farbami ma być uwidoczniiony.

§. 16.

Po ukończeniu kolei spółka winna przedłożyć ministerstwu handlu w dwóch egzemplarzach ogólny profil podłużny (§. 2, ustęp 4), szczegółowy profil podłużny (§. 2 ustęp 5), plan sytuacyjny (§. 7, ustęp 2) zupełnie zgodne z wykonaniem.

Jeden egzemplarz tych alegatów, naklejony na płótnie, ma być dołączony do podania o otwarcie, i będzie służył do rewizyi techniczno policyjnej; przy tem wszelkie zboczenia od projektów zatwierdzonych mają być w sprawozdaniu inspekeyi jeneralnej wymienione.

Drugi egzemplarz przeznaczony dla ministerstwa wojny ma być przedłożony w przeciągu miesiąca.

§. 17.

W komisyi rozpoznawczej są reprezentowane:

Polityczna władza krajowa, której przysługuje przewodniczenie w komisyi, obadwa oddziały inspekeyi jeneralnej kolei żelaznych, spółka kolejowa.

Przepisane rozporządzeniem z dnia 30 sierpnia 1870 Dz. u. p. Nr. 114 wypróbowanie mostów żelaznych, nie odbywa się razem z rewizją techniczno policyjną, lecz oddzielnie i poprzedza tę ostatnią.

§. 18.

Rewizya techniczno policyjna ma odbywać się zwykle najmniej na ośm dni przed zamierzonym otwarciem ruchu.

G. Postanowienia ogólne.

§. 19.

Plany każdej przestrzeni kolei jednocześnie utworzyć się mającej nie mogą być przedkładane częściowo, lecz razem przedłożyć należy plany całej tej przestrzeni, chyba gdyby się znalazły szczególne okoliczności wyjątkowe.

§. 20.

Do wszystkich przedkładanych projektów należy załączać sprawozdanie techniczne, któreby objaśniało i uzasadniało proponowane urządzenia.

Sprawozdanie to, jak w ogóle wszystkie części projektów, powinno być datowane i podpisane przez autora.

§. 21.

Rysunki i pisma przedłożyć się mające, powinny być złożone w formacie 8 do 13 cali wiedeńskich, (21 do 34 centymetrów) i opatrzone w odpowiedni napis.

Wzory rozmaitych planów można widzieć w inspekeyi jeneralnej.

§. 22.

Wszystkie przedłożenia które podający życzy sobie odebrać zatwierdzone przez rząd, powinny być podane w dwóch egzemplarzach.

§. 23.

Skala zmniejszona w rysunku użyta powinna być na każdym rysunku uwidoczniiona.

Nadto na rysunkach wykonanych podług skali metrycznej, dopóki takowa prawnie zaprowadzona nie będzie, przydać należy odpowiednią skalę w miarach wiedeńskich.

§. 24.

Na profilach podłużnych nie trzeba umieszczać tak zwanych numerów stacyjnych lecz zastąpić je odległościami od punktu w którym linia kolei się zaczyna.

Podział podłużny tych profilów na mile lub kilometry, na ćwierci lub dziesiąte części mili itd. powinien być powtórzony na mapach i planach w taki sposób, aby tożsamość punktów planu i profilu nie mogła być wątpliwą.

Na profilach wpisać także należy odległości dworców i stacyi (licząc od środka budynku stacyjnego) i wysokość płaszczyzny porównawczej nad morzem przy każdym występie.

Na profilach podłużnych szczegółowych należy narysować wszystkie przyjazdy, budowle sztuczne, mury podpierające itd.; na ogólnych profilach podłużnych przynajmniej główne budowle (tunele, wiadukty, mosty).

§. 25.

Tak na profilach podłużnych, jak i na projektach szczegółowych mostów i kanałów podać należy najniższy i najwyższy stan wód. Przy większych rzekach należy także oznaczyć na mapach i planach sytuacyjnych granice zalewu.

Przy kolejach górskich, wznoszących się po pochyłościach, pożądanem jest a według okoliczności nawet potrzebnem, aby na profilach przeglądowych (§. 1, ustęp 2 i §. 2, ustęp 4) najniższe łożysko doliny przynajmniej w przybliżeniu było narysowane.

Pretis r. w.